

铁路职业道德

臧乐源 西敬亭 王永善主编

山东大学出版社

总之，在深入开展社会主义精神文明活动的今天，这本《铁路职业道德》可以作为向广大铁路职工系统进行职业道德教育的基本教材。希望它在宣讲、使用过程中，广泛汲取意见，不断充实完善。

济南铁路局总工会主席

刘德敏 一九八七年九月

序

铁路，是交通运输的大动脉，国民经济的重要部门。铁路运输事业的发展，铁路工程建设的加强，铁路工业设备的改进，铁路服务质量的提高，对于国民经济的发展具有重要的作用，与广大人民生活的改善也有着密不可分的关系。而这一切，又都有赖于三百万铁路职工思想觉悟、文化技术水平、道德修养的极大提高，有赖于他们社会主义积极性的极大发挥。

《中共中央关于社会主义精神文明建设指导方针的决议》中指出，“在我们社会的各行各业，都要大力加强职业道德建设”，特别是“加强那些直接为广大群众日常生活服务的部门的职业道德建设，反对和纠正带有行业特点的不正之风”。铁路，正是这样一个“直接为广大群众日常生活服务”的部门，因此，加强铁路职业道德建设，纠正带铁路特点的行业不正之风，在整个社会主义精神文明建设中就具有特别重要的意义。

过去，铁路在“人民铁路为人民”的宗旨指引下，对于加速我国社会主义建设，促进商品经济的发展，方便人民群众的生活起了重要作用，充分发挥了它点多、线长、面广、量大的优越性。但是，毋庸讳言，铁路事业的发展还远远跟不上国民经济发展和人民生活水平增长的需要，特别在“安全正点”、“优质服务”方面还存在不少问题。一些群众戏称铁路是“铁老大”，是“惹不起，离不开，交不透”，正是对铁路现状的一种微妙概括和指责。当前，随着铁路大包干体制的推行，路风问题已经越来越显示出它的极端重要性。没有良好的路风，扩

能、上效、当好先行，就只能是一句空话。而加强职业道德教育正是搞好路风的重要环节。这是一种形象生动的感化，潜移默化的熏陶，现身说法的示范，自身良心的内省。它与政治思想工作、政策规章、纪律制度、行政经济措施等一起构成全方位、多角度的现代教育管理体系，成为提高职工思想觉悟和道德水准，进一步做好工作、完成任务的重要手段。

正是在这样的形势下，济南铁路局总工会和济南铁路局党校几位教师在山东大学臧乐源教授、西敬亭副教授的具体指导下，编写了这本《铁路职业道德》。这对于广大铁路职工明确铁路职业道德的现状和要求，遵循铁路职业道德的有关规范，提高职工的职业道德素养，进一步做好本职工作，无疑是有积极意义的。尤其值得一提的是：这本书能广泛涉猎、借鉴众多伦理道德书籍，而又不拘泥、照搬现成概念，能结合全路特别是济南铁路局的实际，做到以理带事，事理结合，在理论与实际的联系上，正面提倡与反面警策的结合上，作出了自己的探索，避免了空洞说教，泛泛而谈，有一定的可读性，适合于基层单位和政工部门进行宣传教育之用。另外，这本书在体例安排上也有其不同一般的特点。开头从中国铁路的历史和传统谈起，中间阐述铁路各主要部门的职业道德规范，接着论述进行职业道德教育的途径和方法，最后介绍国外铁路技术发展和管理服务的现状及动向，既有纵的回顾，又有横的比较，使本书可以自成体系。当然，由于成书比较仓促，调查也不够深入广泛，难免有许多不尽周全、不够深刻之处。例如对铁路系统工种尚未罗列齐全，而只列举了具有代表性的几种，尽管也能基本反映铁路的主要风貌，抓住了主要特点，但毕竟有失完备。这只能有待将来有机会再版时再增补修订了。

著名诗人臧克家已八十三高龄仍然为本书挥毫题名。我们表示衷心感谢。

目 录

序.....	刘德敏
第一章 我国铁路职工的优良道德传统.....	1
第一节 旧中国的铁路概况.....	2
第二节 人民铁路回到人民手中.....	9
第三节 我国铁路职工的优良道德传统.....	14
第二章 铁路职业道德的功能和特点.....	24
第一节 铁路职业道德的意义和功能.....	25
第二节 铁路职业道德的作用.....	29
第三节 铁路职业道德的特点.....	35
第三章 铁路领导干部的职业道德.....	41
第一节 铁路领导干部职业道德建设的意义.....	41
第二节 铁路领导干部职业道德建设的 基本规范.....	47
第四章 客运职工职业道德的一般规范.....	60
第一节 客运工作的地位及作用.....	60
第二节 客运服务的主要任务.....	61
第三节 客运职工职业道德的一般规范.....	64
第五章 客运职工职业道德的特殊规范（上）.....	76
第一节 列车长.....	76
第二节 列车员.....	80
第三节 餐车长,餐车厨师,餐车服务员及售货员.....	91

第六章 客运职工职业道德的特殊规范(下)	98
第四节 乘警	98
第五节 广播员	105
第六节 行李员和行李装卸员	111
第七节 检车员	115
第八节 客运值班员、客运员	118
第九节 售票员、检票员	123
第七章 货运职工职业道德的特殊规范	126
第一节 货运任务	126
第二节 货运主任	132
第三节 货运员	134
第四节 装卸工	141
第八章 铁路工程建筑职工的职业道德	148
第一节 铁路工程建筑职工的一般道德规范	148
第二节 铁路工程建筑职工的特殊道德规范	157
第九章 铁路医务人员的职业道德	169
第一节 铁路医德的一般规范	169
第二节 铁路医师的特殊道德规范	179
第三节 铁路护士的特殊医德规范	183
第四节 铁路医技人员的特殊医德规范	186
第五节 铁路防疫人员的特殊医德规范	189
第六节 铁路医务管理人员的特殊医德规范	193
第十章 铁路生活服务职工的职业道德	197
第一节 铁路生活服务职工的一般道德规范	197
第二节 铁路生活服务职工的特殊道德规范	203
第十一章 提高铁路职工职业道德素质的基本途径和方法	210
第一节 改进铁路职业道德教育	210

第二节	开展铁路职业道德评价·····	216
第三节	加强铁路职业道德修养·····	222
第四节	抓好其他规范的教育 促进铁路职业 道德素质的提高·····	225
附录	国外铁路发展概况及其服务·····	227
第一节	国外铁路简介·····	227
第二节	国外铁路技术发展动向·····	232
第三节	国外铁路管理发展动向·····	238
第四节	国外铁路服务发展动向·····	243
后记	·····	254

565667

「豆45」

27



铁路职业道德

臧乐源 西敬亭 王永善主编

山东大学出版社出版发行

山东人民印刷厂印刷

850×1168 1/32 印张：8.375 字数：216千字

1988年5月第1版 1988年5月第1次印刷

印数：1—20,000

ISBN7-5607-0074-8/B·11

定价：2.55元

第一章 我国铁路职工的 优良道德传统

中国铁路的诞生是难产的，中国铁路发展的道路也是十分曲折坎坷的。

旧中国的铁路，从它诞生那天起，就是帝国主义列强侵略和掠夺中国的工具，也是帝国主义勾结我国反动统治者压迫和剥削我国劳动人民的工具。在旧中国26,200公里的铁路线上，可以说每一条钢轨，每一根枕木，甚至每一块铺路石子都浸透着中国劳动人民的汗水，凝结着中国铁路职工的斑斑血泪。所以，旧中国铁路发展史是中国人民，特别是中国铁路职工同帝国主义列强争夺铁路权、反对国内反动派卖国求荣的斗争史。

直至1949年中华人民共和国成立，中国铁路才回到中国人民手中，我国铁路职工才真正成为铁路的主人。从此，人民铁路才成为社会主义繁荣经济、巩固国防和为人民生活服务的工具。

我国广大铁路职工在与帝国主义和国内反动派的长期斗争中，在以“人民铁路为人民”为宗旨的服务竞赛中，具有光荣的革命传统和优良的职业道德传统。在社会主义现代化建设中，我们应该很好加以总结，并使之发扬光大，把铁路职工培养成有理想、有道德、有文化、有纪律的社会主义公民，做物质文明建设和精神文明建设的带头人。

第一节 旧中国的铁路概况

我国铁路的创办和发展，是和国家的命运紧密相连的，它仅有一百一十多年的历史，在世界铁路发展史上，是落后的。

一、清政府时期的铁路建设（1863—1911年）

1. 中国铁路诞生时的难产

在鸦片战争以前，铁路、火车的知识已经传入中国。不过那时铁路又叫“**柘橛路**”或“**铁柘橛路**”，火车又叫做“**火轮车**”。

鸦片战争使帝国主义相继侵入中国。从19世纪50年代末，英、俄、美等帝国主义国家出于掠夺中国资源的需要，屡次向清政府提出在中国土地上**建筑铁路**的要求，而腐朽愚昧的清政府却没有认识到铁路的先进性，宁愿固守车马之利，不愿乘火车日行千里，并把铁路视为西方的“奇技淫巧”，以建筑铁路不合“祖宗成法”，“失我险阻，害我田庐，妨碍我风水”，借口人民反对为由，说什么建铁路“势必群起攘臂相抗，众愤难当”^①，一律采取了深闭固拒的对策。

1865年秋，英人杜兰德在北京宣武门外平地铺设铁路一里，作为铁路的展览和广告，目的是引诱清政府允许修筑铁路。当时“哄动都人”，清政府得知后，惊恐万状，命步军统领衙门（城防当局）旋即“飭令拆卸”已了此事。

帝国主义列强为了达到在中国土地上修筑铁路，掠夺中国资源之目的，他们在要求和引诱等法均未得逞的情况下，索性使出欺骗手段以达其目的。首先由美国驻上海副领事奥立维·布拉特福言称要在上海修筑一条“寻常马路”，骗取了上海道台

^①《筹办夷务始末》同治期第50卷，第32—33页。

沈秉成的允许,实际是要修筑上海到吴淞的窄轨铁路。后因资金缺乏转让给英商。英商用同样的欺骗手段运进了钢轨、机车、车辆。1876年6月修筑了苏州河北岸到江湾徐家花园一段,7月3日正式通车。这就是在中国土地上最早出现的由英商擅自修筑的吴淞铁路。此路营业后,发生了火车轧死人的案件,引起了当地人民的强烈反对。加上清政府对铁路的深恶痛绝,借人民反对为由,经中英两国商定,于1876年10月,清政府以285,000两白银将吴淞铁路赎回,即予拆除了。

1879年,在清政府洋务派的主持下,开平煤矿公司申请修筑从唐山至北塘的运煤铁路,由于清政府守旧势力的反对,申请虽被批准但很快又被撤消了。开平煤矿公司只好重新申请,把路线缩短,仅修唐山到胥各庄(今丰南县)一段,路长只有10公里。申请才被勉强批准。此路于1881年11月8日举行了通车典礼,命名为唐胥铁路。此时,中国自办铁路经历了难产的痛苦终于诞生了。比之英国在1825年修筑的斯多克顿至达林顿——世界上第一条铁路晚了半个多世纪。

中国自办的第一条铁路——唐胥铁路虽然建成了,但是,因距唐山西北方向的清朝皇室东陵很近,清政府害怕火车头运行“震动山陵”,下令不准用机车牵引车辆,无奈,只好用骡马拖拉。此事成为铁路运输史上的一大奇闻。

2. 中国早期自办的铁路(1881—1894年)

唐胥铁路建成后,事隔五年,清政府迫于中法战争的失败,为了“调兵运械”,同意修筑铁路。李鸿章乘机奏准把唐胥铁路经过三次展筑,到1888年秋,展筑到天津,全长130公里。时称津沽铁路或叫唐津铁路。后又向北展筑到古冶的林西煤矿。

1890年,清政府决定修筑关东铁路,派李鸿章为督办,在山海关设立了“北洋官铁路局”。此路由古冶至山海关再向关

外展筑。1894年修筑到关外中后所（今绥中县）。8月，中日甲午战争爆发，工程被迫停止。中日甲午战争后又断断续续延展，成为“津榆铁路”，继改名为“关内外铁路”，后又改为“京奉铁路”，即解放后的京沈铁路。

我国台湾自1855年设省后，首任巡抚刘铭传于1887年奏准，利用士兵的劳力修筑台湾铁路。此路以台北为中心，南到基隆，北至新竹，全长107公里。这条铁路绝大多数工程技术人员是中国人。淡水河上木质结构大桥就是我国工程师张家德设计建造的，它的寿命超过了预计时间，充分显示了我国工程技术人员聪明才智，为我国自己修筑铁路打下了基础。

清政府在1880至1894年的15年间，共计修筑铁路483公里。

3. 帝国主义采取各种手段强行在中国修筑铁路（1895—1911年）

中日甲午战争以后，帝国主义列强擅自划分在华势力范围，瓜分中国，并采取各种手段疯狂地掠夺中国铁路权。

沙皇俄国在我国东北修筑了名为中俄合办，实为沙俄直接经营的东省铁路和南满支线。东省铁路西起满洲里以西的国界与沙俄的西伯利亚铁路相接，中经哈尔滨，东迄绥芬河，然后出境达海参崴。南满支线则自哈尔滨向南经长春、盛京（今沈阳）直至大连、旅顺。两线相连，恰如“丁”字形，分布在我国东北三省，长计2,556公里。

德国采用武力强夺了胶济铁路的直接经营权。1899年9月23日，胶济铁路由青岛向西修筑，1904年6月1日修至济南，长计394.1公里。他们还修筑了张店至博山、淄川至洪山的支线，长计46.6公里。干支线共计440.7公里。继此之后，法国修筑了滇越铁路；英国强行修筑了道清铁路；日本擅自在东北修筑了安奉、新奉、吉长三线。同时，帝国主义列强还利用借款、投资等手段，通过清政府修筑了京汉、正太、汴洛、广九、

津浦、沪宁、广三等线。

中国人民在本世纪初掀起了轰轰烈烈收回铁路权的运动，强烈要求集本国之款，以本国之力自办铁路。这就迫使清政府修筑了新宁、漳厦、粤汉的部分区段及苏路、浙路等线，共约900公里，但很快被外国资本侵入或兼并。

总计在中日甲午战争后16年里，中国土地上增建了约8,200公里的铁路。其中帝国主义直接修筑的计3,700余公里，占46%；帝国主义通过向清政府提供贷款而间接修筑的铁路计3,300公里，占40%；中国自己修筑的计1,200公里，只占14%。

二、中华民国时期的铁路建设（1912—1949年）

1. 北洋军阀统治时期（1912—1927年）

第一次世界大战期间，欧美帝国主义一时无力在中国修筑铁路，而日本帝国主义却乘机在中国扩张势力。它以南满铁路为主干展布铺设，强行修筑了天图、金福两线。另外还修筑了洮昂、吉敦两线和四洮路的郑洮段。总长计1,000余公里。

东北奉系军阀修筑了大通、沈海、呼海等线，总长约1,000公里。

其他地区修筑的铁路，大半是延续了以前的工程。粤汉路南北两端展筑了400余公里；京张铁路从丰镇展筑到归绥（今呼和浩特），改名京绥铁路；由汴洛衍变而来的陇海路，向两端延伸了计680公里。

在此期间，唯一新设的线路是云南锡务局以官商合办的方式修筑的个碧石铁路，该路1921年完工，长130公里。

北洋军阀统治时期修筑铁路3,800余公里，其中有三分之二在东北，而东北又有一半以上是日本强行修筑或在其控制下修筑的。

2. 国民党统治时期的铁路建设（1927—1949年）

蒋介石叛变革命后，利用人民的血汗修筑了浙赣铁路，粤汉铁路的株韶段，陇海铁路东端展筑到连云港，西端延伸到宝鸡。

国民党政客李石曾、张人杰等人组织了江南铁路公司，修筑了南京到芜湖和芜湖至宣城的铁路，称之为江南铁路。

国民党建设委员会出于开发淮南煤矿之便，于1934—1936年间，修筑了淮南铁路，长计214公里。

东北地方当局从1828年到1931年“九·一八”事变，先后修筑了齐克、洮索及讷河、榆树等干支线500余公里。

晋系地方军阀阎锡山，在他控制的山西省修筑了同蒲窄轨铁路，长计977公里。

在此期间国民党反动派出于反共反人民的需要，把铁路修筑的重点转移到华东、华南一带，修筑铁路总计约3,400公里。

抗日战争爆发后，蒋介石又利用人民的抗战热情和积极性，大力搜刮民脂民膏，抽调大批劳力，先后修筑了湘黔线的株州至蓝田一段，湘桂线的衡阳至柳州段，滇缅线的昆明至安宁段，川滇铁路筑至沾益，黔桂路筑至都匀，陇海路展筑至天水。

抗日战争期间，八年修筑铁路约计3,000公里。

在这一时期，日本帝国主义出于侵略中国的需要，自1931年“九一八”事变到1945年投降止，在我国东北地区强行修筑干线、支线及路段计32条，总计长约5,200余公里。此外，还在关内修筑了一些在军事上、经济上具有重大价值的新线，如京古、石德铁路和一些支线，计1,200余公里。另外，在海南岛修筑了简陋不堪并没有环岛价值的所谓环岛铁路约300公里。

抗日战争胜利后，除了收复日本占领的铁路外，国民党政府于1946年添修了一些展接联络已成铁路的支线，约计175公里。

概括地说，旧中国从1880——1949年60余年间，共筑铁路约26,200公里（其中7,000余公里是中国人民用生命和鲜血击败日本帝国主义侵略的胜利果实），平均每年修筑铁路300余公里。如果按土地面积和人口计算，据1931、1937和1949年统计，一直徘徊在每千平方公里只有铁路1.4—2.6公里，或每万人口只有铁路0.3—0.4公里之间。这两个数字，不但远远落后于欧洲、美洲、大洋洲，也低于整个亚洲的平均水平。

三、旧中国铁路的特点

1. 布局极不合理

旧中国铁路不仅数量少，而且偏于我国东北和沿海地区，布局极不合理。

我国幅员辽阔，旧中国仅有的26,200公里铁路线，其中东北三省的热河省就有11,800公里，占全国铁路的45.1%；华北地区（包括胶济线在内）有7,800公里，接近占30%；华东、华中、华南三地区计3,600公里，约占14%；西北、西南两大地区只有铁路1,653公里，仅占6%。

由以上旧中国铁路布局可以看出，半封建半殖民地的旧中国的铁路，完全是帝国主义列强为了侵略和掠夺中国的需要而建筑的。

2. 资金和技术的依赖性

修筑铁路包括路基、轨道、桥梁、隧道、站场、机车、客货车、机厂机器、电信信号等部分。需要大量资金和众多技术人员的集体劳动，才能形成客货运输能力。旧中国，除了路基土石方、厂房建筑不用从国外购置外，其余绝大部分设备需用外汇从外国购置。清政府和北洋政府连购地和路基工程费也无力支付，更谈不到修筑铁路的其他费用了。所以，基本上一切费用靠向铁路贷款国借贷。国民党政府则依靠在它卵翼下的官

僚资本,除承贷国内用款外,还可由国外资本家承担国外购料款项的担保者,这样,才建成了几条干线铁路。

据统计,截至1935年6月30日,关内国有铁路干支线10,732公里,资金资产(即筑路成本)为92,608万元,平均每公里成本为8.63万元,而国内外债务则达95,455万元,平均每公里债务达8.89万元。可见旧中国国有铁路完全是依赖借贷国内外资金建筑的。

铁路勘探设计、施工和选购材料是铁路建设的三大关键问题,也是技术性很强的工作。帝国主义直接经营的铁路必须由该国总工程师、工程师、监工等负责办理。各国贷款控制和贷款修建的国有铁路按照借款合同的规定,也必须由贷款国派出总工程师负责设计、施工和选料。我国工程师和技术人员只能担任次要的工作。

3. 机车车辆和机务设备陈旧落后

旧中国国有铁路的机车车辆和机务设备,占筑路成本的24.17%,是铁路运能的关键。因贷款关系,必须向贷款国购买。这样,就造成了旧中国机车车辆和机务设备类型多,配件杂,价格贵,机厂规模小,修理能力不足等弱点。更由于帝国主义从各方面进行控制,旧中国政府无力更新,就只能延长它们的使用年限,勉强应付使用。

根据国民党政府铁道部1931年编制的国有铁路机车车辆统计,在1930年共有客货机车1,244台,其中只有5%是唐山机车厂制造的,其余全是从国外购置的,使用年限长达30年之久,绝大部分陈旧不堪,运能很低。

4. 分线设局,分散管理,运输效率低

国有铁路因绝大多数靠外款修筑,而且往往以路产和经营收入为担保品,因此,不论线路长短,均是分线设局,分散管理。“七·七”抗战以前,各大枢纽都由各局分管。如北京由

北宁、平汉、平绥三个铁路局分管；济南地区由津浦和胶济两局分管；徐州地区由津浦和陇海两局分管。由于分管致使车站机、工、电设备重复，行车费用和定员增多，造成客货运输上的种种不便。

由于分线设局，分散管理，要派直达列车就必须有关路局商订联运办法，分摊客车编组。货车则按天数核付车租和延期费，不能按照货流的需要实行直通运行。因而客货列车均不能直达。

由于分散管理，各自为政，客货运价不统一，甚至相差悬殊。

第二节 人民铁路回到人民手中

1949年10月1日，新中国在礼炮声中诞生了！中国人民从此真正成为国家的主人。长期被帝国主义利用作为侵略和掠夺我国的工具——铁路，也回到中国人民的手里，成为建设社会主义、为人民服务的工具。

一、改变旧的布局，人民铁路为全国各族人民服务

旧中国修筑的铁路不仅数量少、质量低，而且布局偏。西南和西北少数民族集聚的地区几乎没有铁路。建国后，国家在经济极其困难的情况下，仍然拿出大量资金修建新铁路，有计划地修筑了沟通各地区之间的铁路，促进了各民族经济和文化的交流，把首都同边疆、沿海同内地紧密地联系起来。在很短的时间内，使我国铁路四通八达，人民铁路真正成为为巩固国防、联系城乡、发展经济、加强内外交流、促进各族人民的团结服务的工具。

我国西南地区，山险水急。在旧中国，这里交通十分闭